

NYÍLT VONAL HÉZAG NÉLKÜL

**Boldog születésnapot
PVDSZ !**

**A Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetének Lapja
2023. október–december XXV. évfolyam 4. szám**



Ünnepi köszöntő a PVDSZ 25. évfordulója alkalmából

Elhangzott: 2023.október 21.



Tisztelt Vezérigazgató-helyettes Úr, Ügyvezető Asszony, Pályavasúti Területi Igazgató Úr, Humán és jogi igazgató Asszony, Tisztelt Elnök Úr, Tisztelt szakszervezeti vezetők, Kedves megjelentek!

A Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete majdnem napra pontosan 25 évvel ezelőtt, 1998. október 15-én alakult. A szakszervezetet Járasi Ferenc, Nagy Miklós, Szentgyörgyi Mihály, Budai Zoltán, Hegedűs István, Szánthó Géza, Berkes Illés, Zsolnai Gyula, Polónyi Éva, Szalontai Lajos, Kovács György, Fajka János, Pálinkás Gábor, Székely Ferenc, Sári Ferenc, Kerepesi Zoltán alapították. Közülük jó néhányan most is itt vannak, de sajnos vannak, akik már nem lehetnek közöttünk. Kérem a jelenlévő alapítótákat, hogy álljanak fel, a többiek pedig kérem, hogy tapsoljunk meg őket, hiszen nélkülük ma nem létezne a PVDSZ.

1998-at követően a szakszervezetünket több támadás érte, sokan kérdőjelezték meg a létjogosultságát, szükségessé-

gét. Az azóta eltelt idő viszont választ adott a támadásokra, kérdésekre.

A PVDSZ kezdetben csak a pályások, pályavasúti dolgozók szakszervezete volt, később bővült a TEB-es, azt követően a forgalmi szakággal. Mára a MÁV Zrt.-nél a legnagyobb pályás, a legtöbb pályavasúti szakszervezeti taggal rendelkező érdekképviselő lettünk. Jelen vagyunk majd minden MÁV leányvállalatnál, sőt a GYSEV-nél, RAIL CARGO Hungáriánál is.

Szakszervezetünk a 2000-es évek elején azzal küzdött, hogy a társszakszervezetek és a munkáltató elismerje a reprezentativitását, ezen a 2012. július 01. napján hatályba lépett Munka törvénykönyve sem javított, hiszen a munkavállalók legalább 10%-át képviselő szakszervezeteknek, akik a KSZ megkötése után érték el ezt a mértéket, csak tanácskozási jogot adott a kollektív szerződés módosítására irányuló tárgyalásokon. A helyzetet a jogszabály módosítása oldhatta volna meg, de az valamiért az utolsó pillanatban mindig megghiúsult.

Eddig! De a helyzet most megváltozott, hiszen egy munkaügyi perben (melynek résztvevői a MÁV-START-nál képviselettel rendelkező szakszervezetek és a munkáltató) az eljáró bírónő Alkotmánybírósághoz fordult, mert nem érezte méltányosnak a jelenlegi jogszabályi rendelkezést. Az Alkotmánybíróság határozata értelmében mára a kollektív szerződés a PVDSZ aláírása nélkül nem módosítható.

Kezdetben a társszakszervezetek is kételkedve fogadták szakszervezetünket, volt amelyik képviselőivel perben is

álltunk. de mára ez a helyzet rendeződött, a szakszervezetekkel, azok vezetőivel rendezett, már-már baráti a kapcsolatunk. Régebben nehezen volt elképzelhető, hogy valamilyen témában egyeztetést kezdeményezünk a szakszervezetek között, amit a felek elfogadnak, és azon részt is vesznek.

A munkáltató képviselőivel már a kezdetekkor is korrekt kapcsolatra törekedtünk, ez a mai napig jellemző a PVDSZ-re, függetlenül attól, hogy a szakszervezet elnökét Járasi Ferencnek, dr. Laboda Józsefnek, vagy éppen dr. Kispál Viktornak hívják.

Már a kezdeti időkben is úgy vélte a szakszervezet, hogy a nagyobb érdekérvényesítés összefogással érhető el, ezért csatlakozott egy szakszervezeti konföderációhoz.

A szakszervezeti konföderációhoz tartozás ma is jellemző szakszervezetünkre, jelenleg a Magyar Szakszervezeti Szövetségnek vagyunk oszlopos tagjai, melynek az elnökét is a jelenlevők között köszönhetjük.

Azt gondolom, hogy abszolút sikernek kell minősítenünk, hogy a legnagyobb szakszervezeti konföderáció egyik alelnökét szakszervezetünk adja.

Még nem beszéltem a környezetről, körülményekről. Azt gondolná a külső szemlélő, hogy egy szakszervezet alapítani, működtetni egyszerű dolog. DE, és ezt szerintem szakszervezeti vezető társaim is megerősítik, minden év egyre nehezebb. Amikor azt gondolná az ember, hogy annál nehezebb már nem lesz, hogy a munkáltató nem vonja le a tagdíjat, és újra kellene építeni az egész tagdíj-fizetési, nyilvántartási mechanizmust, jön egy folyamatos létszámcsökkentés, ami szintén a taglétszámra van negatív hatással. Amikor ezek az évek befejeződnek, hatályba lép az új Mt., ami a szakszervezeti jogosítványokat jelentősen csorbítja, majd olyan fertőzés támadja meg az országot, amire senki sem volt felkészülve. A létszámcsökkentés már eszébe sem jut a munkáltatónak, akkora a létszámhiány, hogy az bizonyos esetekben, helyeken már-már a működést veszélyezteti.

A létszámhiánynál már csak az infláció nagyobb! Hoszszú kitarató tárgyalásokat követően, azzal állunk fel a tárgyaló asztaltól, hogy a mértékét tekintve egy jó bérmegállapodásra kanyarítjuk a nevünket, aztán az infláció az

emelést teljesen lenullázza. Az addig esetleg dicsért szakszervezeti tisztségviselőt – és persze a munkáltatót is – a pokolba kívánja a szakszervezeti tag munkavállaló. De ahogy mondani szokás, innen szép nyerni.

És mégis ebben a folyamatos hendikepes helyzetben szakszervezetünk – iszonyatosan nagy munka árán, de – növekszik.

Azt gondolom, hogy a PVDSZ egy kemény, összetartó csapat, jó kis közösség, akikért érdemes dolgozni, akár konfliktusokba is belemenni.

Azt szokták mondani, hogy mindig van hova fejlődni, ez szakszervezetünkre is igaz, sok munka vár még ránk, nem szabad megállni, csinálni kell tovább, de azt hiszem, jó irányba megy a vonatunk. Meggyőződésem, hogy nagyobb eredmény hosszútávon csak a szakszervezetek összefogásával érhető el.

Köszönöm, hogy tagja lehetek ennek a csapatnak, kívánom a PVDSZ-nek, hogy még sok kollektív szerződés-módosítást, eredményes bértárgyalást, sokszor 25 évet éljen meg.



Dr. Kispál Viktor
elnök

25 éves in memoriam!

Mivel az ember életében egyszer negyedévszázados, ennek okán megengedheti magának, hogy kicsit elmélázzon emlékezzen. Ezért úgy döntöttünk ez a XXV. évfolyam 4. száma kicsit különleges egyedi módon idézi meg a kezdeteket.

Alapító tagok, nyugállományba vonult, ma is aktív tisztségviselők, vezetők, -akik részt vettek a szervezet megalakulásában végzett munkában -mesélnek a kezdeti nehézségekről, erőfeszítésekről legendába illő történetek elevenednek meg a „hőskorról” amikor még sok féle ma már -alapjuttatás -nem volt annyira magától értetődő.

Szóval biztonsági övet bekapcsolni, kezdődik az időutazás a múltba, a nem is oly távoli 1998-ba.

Szentgyörgyi Mihály PML alelnök:



Egy jeles nap volt 1998. október 15-e, ÉN is ott voltam 28 pályavasutas munkavállalóval együtt. Akkor OTT úgy gondoltuk, hogy azt az akkori szakszervezeti mozgalmat meg kell újítani - nagyon régen volt, több mint 25 ÉVE -, mivel szerintünk a gyűjtő és társszakszervezetek nem megfelelőképpen látták el a pályavasutasok legfőképpen a Pályafenntartás és a TEB szolgálat munkavállalóinak a szervezet szakszervezeti tagoknak az érdekképviselését, érdekvédelmét, ezért megalakítottuk a Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetét (és azért itt megjegyezném érdemes minden munkavállalónak valahova tartozni, és sportnyelven mondva nem a pályán kívülről kellene bekiabálni).

A megalakulásunkkor rögtön tudtuk, hogy igen alacsony keresetű dolgozókat fogunk képviselni így a tagdíjunk is maximum a mindenkori személyi alapbér 0,5% lett. Ezt a társszakszervezetek nem nézték jó szemmel és hangoztatták, hogy ilyen kevés tagdíjból nem lehet egy szakszervezetet fenntartani. De ezt az idő megcáfolta, mint fent említettem 25 ÉVESEK vagyunk.

Ide tartozik egy kis történet az első szervezésem alkalmáról.

A debreceni területen beléptem egy pályásfenntartási szakasz öltözőjébe, melegedőjébe ahol fogadott egy volt iskola és kollégista társam és körülbelül 18-20 kollégája, de már a szemeikből nem jót néztem ki, ellenségesen néztek rám, persze idegen voltam a számukra, de ezek után a barátom bemutatott, hogy ki vagyok. Akkor már megnyugodtak a kedélyek, hogy nem oktató vagyok, vagy esetlegesen szondát sem kell fűjnia valakinek (ja és ez egy hétfői reggeli nap volt és sokan faroltak hátra felé).

De a lényeg, hogy elmondtam a mondókámat a szakszervezetünkről, hogy miért érdemes a Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetének a tagjának lenni és sokan átléptek a társszakszervezetből (legfőképpen az előbb említett anyagi megfontolásból), illetve beléptek a nem szervezett dolgozók és a volt iskola és kollégista társam. Persze Ő volt az első belépő és ez nagy hatással volt a munkatársaira is.

Nagy Miklós „Gyuri” szervezési alelnök:

Először is a neveddel kapcsolatban szeretném megkérdezni, hogy Nagy Miklósként miért szólítanak Gyurinak?

Történet az egyszerű, az apám neve Nagy Gyuri, én az anyakönyvi kivonat szerint Nagy Miklós György vagyok, de mint később kiderült az anyakönyvbe csak Nagy Miklós szerepel. Általános iskolai bizonyítványomban Nagy György szerepel, de a személyi igazolvány kiállításánál derült ki, hogy az anyakönyvezéskor valaki hibázott, a személyi igazolványom Nagy Miklós névre állították ki. Középiskoláimat Nagy Miklósként végeztem, miközben a régi ismerősök, barátok Gyurinak szólítottak. A szakszervezetben többnyire Nagy Miklósként ismernek, de van aki Gyuriként is ismert.



A szakszervezet elnevezésének van valamilyen története? Tudjuk, hogy a szakmából adódik, de miért pont ez lett a név?

Járási Ferivel sokat agyaltunk azon, hogy szakszervezetet kellene alakítanunk a pályavasúti dolgozók érdekének képviseletére, tekintettel arra, hogy más-más szakszervezetben különböző tisztségekben dolgoztunk és láttuk, hogy a meglévő szakszervezetekben a pályás szakma érdekképviselete nem érvényesíthető. Adott volt, hogy pályavasutasok vagyunk, valami olyan nevet találjunk ki, ami tükrözi, hogy szakszervezetünk kiket képvisel.

Furcsa volt és egy kis dilemma is kialakult az elnevezés körül, mert a PVDSZ nagyon hasonlított a pedagógusok érdekképviseleti szervezetének (PDSZ) elnevezéséhez, ezért számoltunk azzal, hogy esetleg elutasítják az elnevezés bejegyzését, de nem volt probléma. Nem akartuk - VDSZSZ-hez hasonlóan - az elnevezésünkben is megjeleníteni, hogy szabad szakszervezet vagyunk. A megalakuláskor a pályavasúthoz a TEB és a Pft tartozott, ezért a maradt ez a név.

Hogyan kell elképzelni a megalakulás körülményeit?

A Bp. Keleti pu-hoz közeli Derby büfében - más szakszervezetben tisztséget betöltő - 5-6 fő részvételével közösen ötleteltünk, búslakodva beszéltünk a részletekről, majd nagy örömmel hoztuk meg a szakszervezet alakításáról szóló a döntést: vágjunk bele. Sajnos volt olyan kolléga, aki másnap külső nyomás hatására már visszalépett.

A megalakulásról szóló döntés és jogi feltételek áttekintése után elkezdtünk olyan munkavállalókat keresni, akik támogatják az ötletet, majd 28 fővel leültünk az akkori

Terézvárosi Pft. tárgyalójában, megalkottuk az alapító okiratot és az első alapszabályt. Megkezdődött a munka, én személy szerint már a megalakulástól a tagszervezéssel és rendezvényszervezéssel foglalkoztam, ez nem volt idegen a számomra, mert már az előző szakszervezetben is hozzám tartozott ez a terület. Megvolt a kapcsolatrendszer, ismertem a kollégákat.

Ha összehasonlítod az akkori helyzetet a jelennel, hogyan látod mikor volt könnyebb szervezni?

A kezdetekben részben volt könnyű, mert sok embert ismertem, megvolt a kapcsolatrendszer, bíztak bennünk a más szakszervezetben végzett munka és ismertség alapján. Tudták, hogy a pályás területet akarjuk képviselni és az is vonzóvá tette a szakszervezetünket, hogy nálunk már akkor is alacsonyabb volt a tagdíj, mint más szakszervezetnél. Nehézséget az jelentett, hogy társszakszervezetek nem örültek a megalakulásunknak, igyekeztek megnehezíteni a helyzetünket. Meg kellett győzni azokat a dolgozókat, akik más szakszervezetekből léptek át, de az új tagok szervezése, szakszervezetünkhöz történő beléptetése könnyebb volt.

Gyakorlatilag üres zsebbel indultunk, semmink nem volt. közlekedni. Kaptunk egy szenes tüzelésű lepukkant irodát. Szolgálati főnökségektől kaptunk fénymásolót, papírt és működéshez elengedhetetlenül szükséges eszközöket. A hatékonyság rovására ment, hogy többnyire vonattal jártunk, ezért egy napon nem tudtunk több helyre elmenni. Vonattal jártunk szervezni, de egyik alapító tagunknak volt egy Opelja, azzal jártuk az országot saját pénzből tankolva, de egy-két helyen előfordult, hogy ismerősök besegítettek tankolásban.

Több időt töltöttünk utazással, mint amennyit a szervezéssel. Később, amikor anyagi lehetőségeink megengedték, akkor már az infrastruktúrán tudtunk javítani, majd az elhelyezésünk is kedvezően változott, jobb feltételek mellett könnyebb lett a helyzet.

Az elmúlt évek során a szakszervezetek megítélése, jelentősége változott, a dolgozók elég fásultak és nem érzik, hogy fontos lenne egy közösséghez tartozni.

Nem nagyon akarnak szakszervezeti tagok lenni, csak amikor segítségre szorulnak, akkor döbbennek rá arra, hogy szükség lenne, hogy a munkáltatóval szemben valaki képviselje az érdekeiket, nehezebb lett a szervezés.

hogy szükség lenne, hogy a munkáltatóval szemben valaki képviselje az érdekeiket, nehezebb lett a szervezés. A MÁV létszáma is folyamatosan csökken, sokkal nehezebb új tagok beléptetése.

Az elmúlt 25 évben biztosan sok érdekes esettel találkozta van olyan sztori, amit szívesen megosztanál velünk?

Nincs az országban olyan hely, ahol nem fordultam meg a 25 év alatt, mindenhol nagyon pozitívan fogadnak, segítenek amiben tudnak, a szállásfoglalástól kezdve bármiben számíthatunk a kollégákra.

Sztorik mindig vannak, van olyan dolgozó, aki már két szakszervezetnek tagja, de még ide is belépett, mert biztos ami biztos, jó ha több irányból védi magát. Előfordult, hogy nem csak a szolgálati helyen biztosítanak helyet és időt a munkavállalókkal történő beszélgetésre, ezért sokféle szituációval találkoztam. Volt, hogy a vágányok között tartottunk tájékoztatást és mivel nem volt elég munkavállaló a feladatok elvégzéséhez ezért mi is beálltunk segíteni, hogy haladjon a munka. Az ember nem felejt el a szakmáját és szívesen segítettünk. Volt arra is példa, hogy reggelizett a csapat és minket is megkínáltak, vagy a munkaidő végén az állomás mellett lévő vendéglátóegységben folytattuk a megbeszélést, tájékoztatást.

Az évek során az országban sok helyen alakult alapszervezet. Több hely van, ahol szeretnek rendezvényeket tartani, ezzel is építve a közösséget. Ha meghívunk egy-egy rendezvényre mi szívesen elmegyünk, ez jó alkalom arra, hogy kötetlen keretek között beszéljünk meg a felvetődött kérdéseket, problémákat.

Gondoltad volna 25 évvel ezelőtt, hogy ez eddig fog tartani, vagy csak belevágtál?

Nem gondoltam, bíztam benne, mert egy újszerűség volt. Nekem ez a szakmám, pálya nélkül nincs vasút. Az egyik tanárom azt mondta, hogy a vasúton az alap a pálya, sajnos az a baj, hogy ott is maradtunk az alapoknál, nem tudom, hogy ez minek köszönhető. A szakmai-, anyagi-, és erkölcsi megbecsülése is elég alacsonyan van, de bíztam benne, hogy mellénk állnak a kollégák.

A névből adódóan csak pályások kellene, hogy legyenek, de a TEB már az elejétől csatlakozott, nem volt olyan elképzelés, hogy csak a pályások legyenek benne,

illetve a forgalom miért csak később csatlakozott?

Nekem furcsán hangzik a kérdés és gyakran halljuk amikor a TEB-hez vagy forgalomhoz megyünk, hogy mi pályások vagyunk, de így együtt az egész - a pft, a távközlés, az erősáram és a biz.ber. - mind pályás terület.

A kezdetben nem vetődött fel a forgalom csatlakozása, mert abban az időben a személyszállítás részei voltak. Később a START megalakulásával változott a helyzet, de a forgalomnál a szervezés még nehezebb volt, mint más területeken. Keresni kellett olyan embereket, akik segítenek a szervezésben, de a párbeszéd és együttműködés mindig meg volt, szerencsére egyre több forgalmazó lép be hozzánk.

25 év távlatából nézve, ma is megalakítanád a szakszervezetet?

Indokoltnak tartottuk a megalakulást, ma ugyanúgy bele vágnánk a megalakításba, mert erre szükség van. Amíg vasút van, addig a pályás terület lesz és szükség van olyan szakmai érdekképviselőre, aki a pályavasutasokat képviseli. Jó volt szép volt ez a 25 év, nehéz volt az indulás, sokat dolgoztunk, de én úgy érzem, megérte. A tagok értékelik és a jövőben belépő tagok is értékelni fogják a munkánkat, én úgy érzem, hogy sokáig fenn fog maradni ez a szakszervezet.

Hegedűs István TEB alelnök:

25 évvel ezelőtt a pályás kollégák kerestek meg bennün-



ket a kollégáimmal TEB-esket, hogy egy szakmai szakszervezetet terveznek létrehozni közösen.

Így az első pályás és a TEB -es szakmai szakszervezetet PVDSz néven alakítottuk meg.

Nehezen ment az indulás, mert a többi szakszervezet próbálta akadályozni az szervezési törekvésünket.

Az első üzemi tanács választás nehézségei, emlékezetesek számomra. A hátráltatás ellenére sikereket értünk el több területen az országban.

A nehézségek ellenére is sikerült az érdekek érvényesítése, elértük többek között például:

Pécs területén a megszakításos készenlét helyett visszaállítottuk (bírósaági döntés eredménye) a folyamatos lakás készenlétet.

A készenlét vonatkozásában további engedményeket harcoltunk ki az országban, a vegyes, lakás-munkahelyi -a munkavállaó döntése alapján történő- készenlét lehetőség is a mi érdemünk volt.

A készenlét díjazása 50%-ról a mi kezdeményezésünkre 5%-al emelkedett.

Megszerveztük a TEB-es szakmai napokat, az első alkalommal Tatán az országban első elektronikus biztosító berendezés megtekintése történt. Általában évente tartottuk meg, és így Hegyeshalom, Győr, Cegléd, Monor, Szeged, (KÖFI) Fonyód, (KÖFI) Martonvásár, állomások biztosító berendezéseit is meglátogattuk.

Egy esetben a Istvántelken is tanulmányoztuk a felsővezeteki alállomást.

A távközlési napot pedig Budapesten a Horog utcában lévő GSM-R központ átadása alkalmából tartottuk meg. 2013. 01. 15-én a Vámosgyörkön a D55 biztosító berendezés 50 éves évfordulójára rendezett emléktábla avatás, majd 10 év múlva a koszorúzás ötlete is szakszervezetünk kezdeményezésére történt.

Számomra jelentős történet volt még:

A sajtóban nagy feltűnést keltő balesetekről megjelent álhírek helyreigazíttatása. Ez több esetben is előfordult.

Többek között Tura –Aszód szembemenesztéses (vonatveszélyeztetés) alkalmával helytelenül megjelent média hírre, -melyben a biztosítóberendezés szakszolgálatot tettek felelőssé az ügyben - reagálva közleményt írtunk melyben közöltük az MTI felé, hogy: „Megbízhatóan működnek a biztosító berendezések. ... meghibásodás esetén a rendszer használhatósága a biztonság irányába tolódik el.”

Amire még külön büszke lehetek az Istvántelek alállomás vezénylőtermét sikerült áthelyeztetni másik épületbe, melyben kollégám Káré István közreműködése nagy segítségemre volt. Ugyanis az itt szolgálatban lévők között sok megbetegedés történt -azóta már beigazolódott, hogy -a nagyfeszültség és a transzformátorok közelsége miatt. Ezért a kettőnk és a TEB igazgatóság erőteljes ráhatására a veszélyeztetett helytől távolabbra telepítették a vezénylőtermet. Minimálisra csökkentve ezzel a daganatos betegségek kialakulásának esélyét.

A Nyílt Vonal újságunkban megjelentettük a TEB Krónika című 8 részes cikksorozatot a távközlő és biztosítóberendezés szolgálat történetéről.



Szánthó Géza a PVDSz újság szerkesztője:

Miért pont Nyílt vonal – Hézag nélkül?



A PVDSz megalakulása után kb. félévvel, egy elnökségi ülésen merült fel először, hogy kéne „valami” felület, ahol a szakszervezet hírei, a tagok ügyes-bajos dolgai, meg úgy általában a pályás élettel összefüggő, pályavasutas kollégáink napi munkáját, munkakörülményeit befolyásoló anyagok, minden tag, sőt minden pályavasutas dolgozó számára rendszeresen elérhetővé válnak.

Ekkoriban az internetes honlap még csak „úri huncutságnak” számított, és bizony a hozzáférés is eléggé korlátozott lett volna, hiszen Internet, képes mobiltelefon, tán még nem is létezett.

Nem sok választás maradt, kell egy havonta megjelenő ÚJSÁG!

Mint ötletgazdára, Járasi Feri egyből rám bökött; Te leszel a főszerkesztő! Jesszusom, az mit csinál?!

Aztán ijedségemet látva elnevette magát, hogy természetesen mindannyian beleállunk, és aki, amit tud, hozzáadja, de azért kell valaki, aki átlátja, összefogja. Na, ezt hívjuk mostantól főszerkesztőnek! Hát? Hacsak úgy nem...

Egyikőnk sem volt még újságíró 50 méter sugarú közelében sem, nemhogy főszerkesszen egy újságot. Ahogy mondani szokták; Innen szép nyerni!

Először minden fellelhető újságból elkezdtünk szemezgetni, hogy nagyjából mit is szeretnénk az újságba, hogyan nézzen ki? Legyenek benne grafikák, képek, legyen benne szakma, legyen benne szabadidő, szórakozás... Semmiképpen sem akartunk valami száraz „betűhalmazt”!

Gyorsan körbe telefonálgattunk, ki, mivel tudna hozzájárulni?

Szerencsére gyorsan találtunk lelkes munkatársakat, akik rajzzal, verssel, írásokkal, de még Bizber történelemmel is segítettek.

No de ha újság, akkor cím is kell!

Először csak elkezdtünk mondani, sorolni ötleteket, de igazán jót nem sikerült találni.

Hosszas (és mint később kiderült, felesleges) viták után, azt találtam ki, hogy előveszem „a D54”-est, a pályavasutasok „Kötéltábláját” és véletlenszerű bökkéssel elkezdtem kiírni szavakat, amelyek a szakmára is utalnak, ebben a körben mindenki által ismertek is, és még valamennyire jól is hangzanak.

Kb. 20 szóra szűkítve a lehetséges címeket, újra nekifu-

tottunk.

Ezeket leellenőriztük, nem foglaltak-e már? Voltak olyanok, amelyek korábban már előfordultak, voltak, amik félre magyarázhatók, vagy csak egyszerűen nem csengtek eléggé „újság cím” szerűen.

Végül a Hézag nélkül és a Nyílt vonal címeznél leragadtunk. Nem tudtunk választani. Telefonálgattunk, másoknak melyik tetszene inkább, de igazán elsöprő többséget egyik sem kapott.

Aztán, ahogy lenni szokott, a megoldás pofon egyszerű lett.

Egyik reggel Feri felhívott, hogy megálmodta! Legyen mind a kettő, Nyílt vonal – Hézag nélkül, így, kötőjellel.

No lám, ez nem is olyan bonyolult!

Sikerült hamar grafikus is keríteni, aki a betűtípust kitárlja, a fejléc kinézetét, formáját megalkossa. Lett egy tervezőszerkesztőnk is, aki az elkészült anyagokat újságformába öntse, hogy végül valami olyasmi készülhessen, amiről álmodoztunk.

Az első születésnapra el is készült az első újság már ezzel a címmel és fejléccel, ami ugyan még csak egy kettéhajtott A3-as papírlap volt, de lelki szemeinkkel mi már 16 oldalas ÚJSÁG-ot láttunk!

A többi ma már történelem...

Vas István volt PML szakági választmányi ügyvezető:



A történet ott kezdődött, hogy a 80-as 90-es években a pályás szakszolgálat egyre kilátástalanabb helyzetbe került.

A társszakszolgálatok, főleg a mozdonyvezetők – a monopóliumhelyzetükből adódóan – erősebb érdekképviseléssel rendelkeztek, mint a pályások (Pft–TEB.). Ez a tény az akkori pályás vezetésnek is kezdett kényelmetlenné válni, ezért segítőkészet nyújtottak az új kezdeményezésnek.

A Pft szakszolgálat – elsősorban a PGK – kispályás labdarúgó bajnokságot szervezett a Pft főnökségek között. 1998-at írtunk ekkor.

A Pft szakszolgálat – elsősorban a PGK – kispályás labdarúgó bajnokságot szervezett a Pft főnökségek között. 1998-at írtunk ekkor. Éppen Zalaegerszegről tartottunk hazafelé, amikor jött a telefon, hogy Járási Ferenc, Nagy Miklós, Fajka János, Kovács György és még sorolhatnám a további neveket, ma ez már tudott, elnézést kérve azoktól, akiknek a neveit most nem említettem, a VDSZSZ-ből kiválva, megalakították a pályás szakszolgálat szakmai alapon szerveződő érdekképviselési szakszervezetét, a Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetét, a PVDSZ-t.

Akkor, ott a buszon kollektív éljenzés közepette, úgy éreztük, hogy végre van saját érdekképviselőnk, nem szorulunk más szakszolgálatok alamizsnájára, mert sajnos ez így volt igaz akár a VSZ, akár VDSZSZ tekintetében is. Én akkor még a VSZ kötelékében képviseltem a dolgozóinkat, sőt előtte a Hatvan-Salgótarjáni Pft Főnökség SZB titkáráként igyekeztem részt vállalni az emberek jobb munkakörülményeinek kialakításában.

Azonban a MÁV vezetésében bekövetkezett folyamatos változások végett egyre sűrűbb átszervezéseket kellett átélni. A legfőbb problémát a közúti és vasúti járművek, kisgépek hiánya jelentette. Akkor már Hatvan Főpályamestereként megfogadtam, hogy a dolgozóim érdekében az ördöggel is cimboraságot kötök. Levelezéseket folytattam mind három szakszervezet vezetésével és megfogadtam, hogy oda teszem le a voksomat, ahol segítő kezekre találok.

A PVDSZ elnöke, Járási Ferenc volt az egyetlen ember, aki partnernek tekintett, felajánlotta a segítségét. Az igazsághoz azonban az is hozzátartozik, hogy a PVDSZ vezetésében, a tagok között, mind a közvetlen kollégáim, barátaim, iskolai és kollégiumi társaim voltak. Ennek következtében, fogadalmamhoz híven, (előtte már többszöri invitálásaiknak megfelelően) átléptem a PVDSZ-be.

Természetesen magammal vittem a szakaszom dolgozóinak 95 %-át és megalapítottuk a PVDSZ alapszervezetet. Elégtételnek tartottam, hogy amikor a hátam mögött megalakult a VDSZSZ alapszervezet, most azokat az embereket is magam mögé tudtam állítani. Mint ahogy már említettem, a vezetésben a barátaim dolgoztak, ismerték az előző életemet, Feri felkeresett és megkért, hogy jelöl-nének a pft szakági választmány vezetésére, amennyiben ezt vállalom. Gondolkodási időt kértem, hogyan tudom ezt a munkámmal és egyéb funkcióimmal összeegyeztetni, majd rábólintottam. Egy olyan közösségbe cseppentem, ahol az összetartás, a segítőkészség alapkövetelmény volt.

Sajnos Feri hirtelen bekövetkezett halála beárnyékolta a közösséget is. Sok viszontagságot, küzdelmet és harcot kellett átélnünk, azonban a közösségbe vetett hit, ezen is tovább segített bennünket. Kidolgoztuk magunkból a hátráltató körülményeket. A reprezentatívvá válásunkat követően új erőre kapva, új vezetővel az élen megfelelő érdekképviselést kaptak a pályások.

Időközben öregségi nyugdíjba vonultam, ezért a fiatalabb generációnak sok sikert és kemény érdekvédelmi munkát kívánok!

Dr. Laboda József jogtanácsos, a PVDSZ volt elnöke:



Kedves barátaim, tagtársaim!

Immár negyedszázados fennállását ünnepelhettük meg idén a PVDSZ-nek - amely 25 év nem csak az emberek életében jelenhet mérföldkővet - de egy érdekképviselési,

érdekvédelmi szervezet számára is különös jelentőséggel bíró eseményt jelent. Ugyanis visszaigazolja annak a döntésnek az időszerűségét és jelentőségét, hogy töretlenül szükség volt a vasútnál, egy szakmai alapon szerveződő szakszervezet létrehozására. S ennek a munkavállalói elvárásnak **Járasi Ferenc** barátom vezetésével az Alapító Tagok – a nem kis nehézségek ellenére - meg is feleltek.

2007. évben kereset meg hivatalosan Feri, hogy mint ehhez is értő munkajogi szakjogász végzettségű jogtanácsos - kikérés keretében - teljes állásban lássam el a szakszervezet jogi ügyeinek további intézését. Ennek a felkérésnek Én a magam részéről örömmel tettem eleget, mivel az érdekvédelem számomra szakmai munkám során mindig is kiemelt jelentőséggel bírt. A munka során kezdetektől megtaláltuk a közös hangot egymással, s ez az érdekképviselő működtetése és az érdekvédelem ellátása során, beleértve a munkajogi és egyéb jogi tanácsadást is, számtalan és jelentős sikert (pl.: üzemi baleseti kárigény érvényesítések stb.) eredményezett a munkavállaló tagjaink javára. Ezt a munkámat ismerte el Járasi Ferenc elnök úr irányomba azzal, hogy 2008-ban felterjesztett a Vasút Szolgálatáért Kitüntetés Arany fokozatára, amelyet Ő már sajnos csak „*poszthumusz*” kaphatott meg; még ugyanabban az évben.

2010. évben már a szakszervezet tagjainak bizalmából engem választottak meg a szervezet elnökének, amit két cikluson keresztül 10 évig - nyugdíjba vonulásomig - láhattam el. A magam részéről mindig azon dolgoztam elnökként és jogtanácsosként is, hogy tagjaink minden ügyes bajos dolgaikkal bizalommal fordulhassanak a szervezetünkhöz, és ott empátiával meghallgatva, életszerű tanácsokat és ügyintézés, valamint érdemi képviselőt is kapjanak az arra rászorulóknak. Ugyanis aki arra rászorul nem egyszerűen csak ügyintézés, hanem ügyének elintézését szeretné, és bizony ez volt az Én „*hitvallásom*” is. Tehát ezt az empatikus hozzáállási képességemet és korábban megszerzett tudásomat, időt és energiát nem sajnálva minden munkatársamnak, tagtársainknak és valamennyi érintett vasutasnak javára használhattam fel működésem során. Ezért mindaz a visszajelzés, amit tagjainktól, vasutastársaimtól ez okból megtapasztaltam azzal a jogos büszkeséggel töltött el, hogy szakmai életemnek ebben a szakaszában magam is

tevékenyen hozzájárultam a Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete sikeres és érdemi tevékenységének ellátásához.

2020-ban azzal a biztos megnyugvással adhattam tovább a „stafétabotot”, hogy a PVDSZ negyedszázados fennállásának egy nem jelentéktelen időszakában, mind anyagilag és szervezetileg is helyt állva, tagjaink érdeklépviseleti és érdekvédelmi tevékenysége biztos hátérrel és zökkenőmentesen folytatható tovább. S ezt a folyamatot ünnepelhetjük meg most is, ebben az évben is.

A magam részéről mindehhez további sok sikert és eredményekben hasznos működést kívánok nektek most és a jövőre nézve is.

AKI OTT VOLT A PVDSZ MEGALAPÍTÁSÁNAK BÖLCSŐJÉNél

Dr Zsákai Tibor nyugalmazott Pálya, Híd és Magasépítmenyi Szakigazgató:



A VDSZSZ pályás tagozatánál voltam előadást és fórumot tartani a pályás szakszolgálat jövőjéről. Vendéglátóm Járasi Ferenc, a VDSZSZ alelnöke volt. Miután a viszonyom nem volt felhőtlen a VDSZSZ vezetésével, azon belül is Gaskó Istvánnal, Feri megkérdezte, el me-rek-e menni egy ilyen fórumra. Persze, hogy elmerek, a szakmáért bármit megteszek. Egyébként Feri kivétel volt, kulturált megjelenése, stílusa meg is lepott. Szimpatikus ember volt és rögtön láttam, hogy ő más, mint a többi elvakult vezető.

A fórumon le akartak először váltani, aztán a végére egy kicsit enyhült a társaság. A második alkalommal már sokkal barátságosan fogadtak, meg is lepődtem. A szünetben odajött hozzám egy kolléga és elnézést kért a többiek viselkedéséért. Mindez Gárdonyban, a MÁV üdülőben történt. A végén Járasi Feri megkért, hogy menjek fel a szobájába egy négy szemközti beszélgetésre.

Feri óvatosan felvezette, hogy elege van a VDSZSZ se-hova nem vezető megnyilvánulásából. Mit szólnék, ha kiválnának és létrehoznák a PVDSZ-t. A felvetés nem lepott meg, a szakmai vezetést is foglalkoztatta egy pályás szakszervezet létrehozásának gondolata. Volt is kísérlet, de alkalmas karizmatikus vezető hiányában a kísérletek megbuktak. Örültem a felvetésnek, mert Feri személyében egy elkötelezett, elhivatott kollégát ismertem meg, alkalmasnak tartottam a vezetésre.

Megbeszéltük, hogy a szakma vezetése feltétel nélkül támogatja az új szakszervezet megalakulását és a törvényes keretek között biztosítja az infrastrukturális feltételeket.

Haza menve a Szakigazgatóság vezetésével és a TEB vezetővel megosztottam a hírt, akik maradéktalan támogatásukról biztosítottak. Természetesen beszámoltam a MÁV vezérigazgatójának is, aki azt kérte, hogy a törvényes kereteket tartsuk be. A jogtanácsosunk megnézte, hogy a munkáltatónak milyen kötelezettségei vannak. Ennek megfelelően kerestünk telephelyet, és Bp. Nyugati I. Főpályamesteri szakasz egykori épületében helyeztük el a PVDSZ-t. Szedtünk össze bútorokat, a TEB biztosított telefont, adtunk faxgépet.

Elindult a szakszervezet, és rögtön a többi szakszervezet, elsősorban a VDSZSZ és a VSZ géppuska tüzébe kezdte meg munkáját. A szervezés gyorsan ment, a pályavasúti kollégák nagy ütemben csatlakoztak az új szakszervezethez. Az egyik szakszervezet elnöke egészen addig mérszkedett, hogy feljelentette a szakma vezetését, mert ingyen telefonvonalat biztosított a PVDSZ részére, de a saját dugájába dőlt, amikor is kiderült, hogy annak a szakszervezetnek is 5 vonala van és egyért sem fizet.

A PVDSZ-szel korrekt munkakapcsolat alakult ki. Járasi Ferinek javasoltam a megalakuláskor, hogy azt a kultúrát, amit képvisel tartsa a továbbiakban is, mert azzal lehet eredményt elérni. Feri ezt betartotta, és toleráns, értelmes szakszervezeti vezetőként a SZÉT-eken korrekt javasla-

tokkal állt elő.

Nos ebben az időben sikerült elérni, hogy a szakasz-mér-nökök 2x25% béremelésben, a pályamester kollégák 2x20% béremelésben részesültek a soros béremelésen kívül. Az eredmény az volt, hogy megállt a szakmai értelmiség elvándorlása, sőt 2002-ben már 19 ösztöndíjasunk volt a BME és a Győri Egyetemről.

A szakmunkásképzést megszerveztük, és évente 1-1,5%-al csökkent a betanított munkások aránya. Ez persze jobb jövedelmi pozícióhoz juttatta az érintett munkavállalókat.

A PVDSZ támogatása nélkül nem érthettünk volna el ilyen eredményeket. Járasi Feri karizmatikus, kulturált, jól felkészült vezetője volt a szakszervezetnek, aki nem ellenségnek, hanem partnernek tekintette a szakmai vezetést. A VÉT-en is kivívta a MÁV vezetésének elismerését.

Feri haláláig elkötelezett, nagy vehemenciával dolgozó következetes vezetője volt a PVDSZ-nek. Távozása nagy hiányt hagyott maga után.

Emlékét én is őrzöm, míg csak élek és ezt kívánom a PVDSZ-nek is. Legyenek büszkék alapítójukra, és munkálkodjanak sikeresen a pályavasúti dolgozók érdekében.



Békés, boldog karácsonyi ünnepeket kívánunk minden tagtársunknak és családjaiknak!

Szervezeti hírek

2023. október 21-én volt a PVDSZ megalakulásának 25. évfordulójára rendezett ünnepségünk.

A rendezvényre meghívtuk a munkáltató és a társszakszervezetek vezetőit, alapító tagjainkat, valamint tisztségviselőinket.

Az elnök úr üdvözlő szavai után, Virág István pályaműködtetési vezérigazgató –helyettes úr is megtartotta ünnepi beszédét, melyben felvázolta a társaság jövőbeli céljait, fejlesztései terveit, és méltatta a szakszervezetekkel ápoltt kiegyensúlyozott munkaügyi kapcsolatok fontosságát.

Az ünnepség a VOKE Vasutas Zeneiskola Pesti Broadway Musical Stúdió művészeinek musical előadásával folytatódott. A színvonalas előadás láthatóan lekötötte a megjelentek figyelmét.

Ezután, az elmúlt években a kitüntetési szabályzatban előírt 4 díjazott szakszervezeti tisztségviselőnkön túl 1 nyugállományba vonuló kollégánk, valamint 25 kiemelkedő közösségi munkát végző tagtársunk vehette át a tevékenysége alapján megérdemelt kitüntetését, jutalmát.

Megköszöntük ezzel a negyedévszázad alatt végzett érdekvédelmi ténykedésüket. A díjak kiosztása után meglepetésként Nagy Miklós szervezési alelnökünk vezérigazgató-helyettesi dicséretet vehetett át, melyet egyenesen a meghívott Virág István vezérigazgató-helyettes úr kezéből kapott meg.

A hivatalos része a rendezvénynek azzal zárult, hogy megalakulásunkkal kapcsolatos múltbeli emlékek, és történetek felidézésével tarkított visszaemlékezést hallgattunk dr. Zsákai Tibor (nyugalmazott pálya, híd és magasépítészeti szakigazgató) beszédében.

A finomabbnál-finomabb svédasztalos ételek, italok elfogyasztása a jelenlévők 25 éves szakszervezeti emlékeik megosztása, és felelevenítése közben történt.





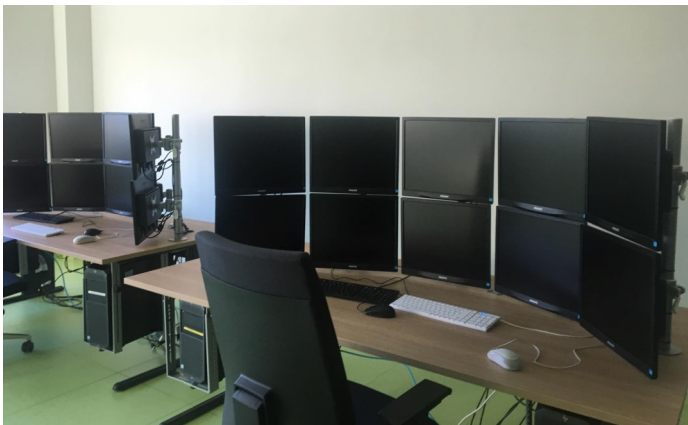
Vasúti szállítási Alágazati Párbeszéd Bizottsági tanulmányút

A Vasúti szállítási Alágazati Párbeszéd Bizottság két napos ausztriai tanulmányútján vettünk részt. A program célja az ÖBB Bildungscampus meglátogatása, az osztrák vasút képzési, oktatási tevékenységének megismerése volt.

Az ÖBB Bildungscampus körbejárása során első nap a gyakorlati helyszínen ismerkedtünk a közel 60 000 m² területen elhelyezkedő épületkomplexummal. A hatalmas épület magában foglalja a HOTEL részt, ahol a diákok elszállásolása történik.



Az épület együttesen kívül az „udvaron” váltókertnek elnevezett tanpálya kapott helyet, és egyéb gyakorlati tu-



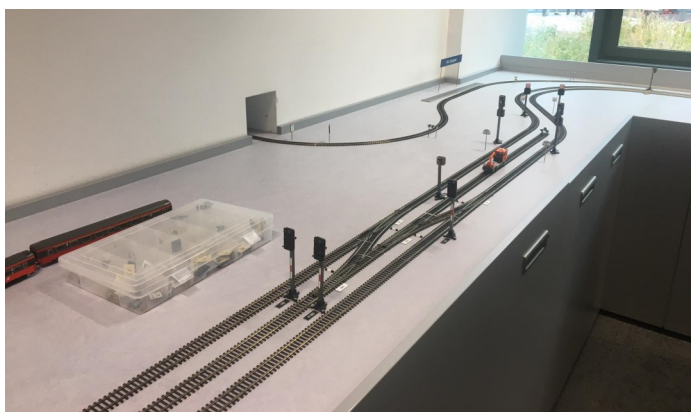
dást segítő biztosító berendezés, felsővezetéki, és pályalétesítményeket bemutató területek vannak felépítve.



Az épület maga 20 000 m², a legtöbb vasúti szakma gyakorlatiképzését elősegítő modern szimulációs helyszínekkel. A képzés 2022 áprilisában kezdődött.



Az intézmény 500-600 diák befogadására alkalmas. 90-100 oktató tartja a gyakorlati képzéseket. Képeznek itt forgalmiszolgálattevőket, vonalirányítókat, mozdonyvezetőket, kocsivizsgálókat, pályafenntartási dolgozókat, biztosítóberendezés műszerészeket, felsővezeték szakembereket.



Találunk mozdonyvizuális termet, ahol a mozdonyvezetőfülkét imitáló helyiségben minden úgy van berendezve, mintha a valódi mozdony vezetőállásán lennénk.

A szélvédőn látható egy precízen, valósághűen kidolgozott külső világ, tereptárgyakkal stb, hogy vizuálisan is ismerkedhess a vonallal, és így vonalismeretet szerezzen.

Továbbá egy komplett vonal leképezve jelzőkkel, vágányokkal, sínekkel, közlekedő vonatmakettekkel, így életszerűen lehet a forgalomirányítást a leendő forgalmi szolgálattevőknek gyakorolni.

A vonalirányítók számára szimulációs irányítópult készült monitorokkal felszerelve.

A kocsivizsgálók képzése érdekében minden műszaki alkatrész rendelkezésre áll: fékek, tuskók, kerékpárok sorakoznak itt a gyakorlati tudnivalók elsajátításához.

Az érdekességek mellett bemutatták nekünk az osztrák vasutak jelzési rendszerét, amely sokak szerint nem olyan logikus és egyszerű, mint a magyar vasúté. Azt nem kell mondanom, hogy a vörös, az csakúgy, mint itthon ott is „továbbhaladástartó” jelzés. A kép jobb oldalán lévő kijelzőn a „hívó jelzés”, van éppen kivezélve. Az ár-bócszínezés a főjelzőkre vonatkozóan ugyanaz (vörös-fehér sáv), de ez ne tévesszen meg senkit, a többi ár-bócszínezés már nem hasonlít az általunk használtakhoz. A tolatásjelzők pedig kizárólag fehér fénnel adnak jelzést.

A körútunk legvégén egy „tunnelrealityubungen” elnevezésű alagút szimulációt is meg tapasztalhattunk hanggal, füsttel, sötéttel, mintha igazi alagútban ragadtunk volna. Félelmetes volt.

A második napon az ÖBB központba látogattunk el Bécsben, ahol részletes tájékoztatást hallgathattunk meg az ott oktató és vizsgáztató kollégáktól az elméleti képzéssel kapcsolatban.

Meghívottként beszélt az ottani legnagyobb vasutas szak-szervezet VIDA képviselője is. Közölte, hogy a munkaadóval folyamatosan egyeztetnek a szakemberhiány, és az utánpótlás biztosítás kérdésében. Az EU más országai-ban is hasonló problémákkal küzdenek. Kiemelte a szociális párbeszéd fontosságát.

Tájékoztatást kaptunk, hogy itt a szakemberképzésnek EU szinten szabályozott háttere van a 2007/59 sz. irányelv előírásait alkalmazzák, ennek az irányelvnek a módosítása jelenleg is zajlik.



Az oktatási központban foglalkoztatott hatósági jogosultsággal rendelkező oktató vizsgáztató szakemberektől megtudtuk, hogy a mozdonyvezető képzés 52 hétig tart hasonlóan gyors ütemű és tömény tudásanyagot átadó, mint itthon. A folyamat alatt körülbelül 20-30 hétnél tesznek egy úgynevezett elővizsgát a hallgatók, aki ezen megfelel, az továbbmehet, aki pedig nem, attól megválnak.



Szakági választmányi ülések

2023. november 29-én tartottuk a TEB szakági vá- **12.01.**

lasztmányi ülést, aztán sorban a másik két szakág is folytatta az évente rendezett szakági összejövetelek megszervezését. **December 01-én a forgalmi szakág,** és **05-én pedig a PML szakág** is fogadta a résztvevőket.

A meghívott vendégek a TEB-nél Magyar Zoltán TEB igazgató. A forgalom részéről megtisztelt bennünket Pósalaki László forgalmi igazgató. A PML szakág pedig a Suhajda Balázs PML főigazgató urat invitálta meg.

A vendégeink először a szakágak helyzetéről tartott tájékoztatójukat mondták el, majd a kollégák halmozták el kérdéseikkel őket.

11.29.



12.05



Csak szólunk !

A PVDSz

25 éves évfordulója alkalmából

hirdetett akciója december végéig tart!

**Hozz magaddal legalább két új tagot 2023.
utolsó negyedévében**

Ezzel részt veszel egy
sorsolásban, amelynek keretében

25.000 Ft.-ot

sorsolunk ki.

**A sorsolásban csak azok vesznek részt, akik a megjelölt időszakban legalább 2 főt
beléptettek, és a
sorsolás időpontjában szakszervezeti tagsági jogviszonyuk fennáll.**

A sorsolással, részvételi feltételekkel kapcsolatos részletes tájékoztatás a www.pvdsz.hu oldalon olvasható.

Pályavasúti Dolgozók Szakszervezetének lapja – Kiadja a Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete

Felelős kiadó: Dr. Kispál Viktor elnök

Főszerkesztő: Mezei Vera – **Tervező-szerkesztő:** Mezei Vera

Szerkesztőség: 1142 Bp. Teleki Blanka u. 15-17.

Telefon/fax/üz.rögzítő: 06-1/511-8194, vasútüzemi tel./fax/üz.rögzítő: 01+81-94, E-mail: pvdsz@pvdsz.hu, és info@pvdsz.hu,
Internet: www.pvdsz.hu, – Meg nem rendelt kéziratokat nem őrzünk meg és nem küldünk vissza, az anyagok rövidítésének jogát fenntartjuk!

Nyomás: Druk-ker Nyomdaipari Szolgáltató Kft.

1033 Budapest, Mozaik u. 10.

6200 Kiskőrös, Izsáki út 10/b.